



自転車社会の環境改善を目指して No.61

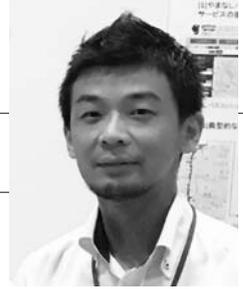
バスと自転車の相互理解で車道の左側を安全に ～バス死角体験プログラムが育てる共存意識～

文

バスと自転車の共存プロジェクト 代表
自転車活用推進研究会会員・元バス運転士

高島亮太

自転車活用推進研究会 事務局：
〒141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル4階
TEL 090-5301-3207 FAX 03-6409-6803
URL <http://www.cyclists.jp/>



「死角体験プログラム」の目的

「バスと自転車の共存プロジェクト」では、平均の速度も似て車道左側での錯綜機会が多いバスと自転車の共存の意識の周知・徹底をはかり、両者の安全な通行や快適な交通利用ができる環境づくりを目指しています。

大型車の死角体験という児童に飛び出しや車両前後横断の危険を理解させる交通安全教育の一環として行われることが多いですが、私どもが取り組む「バス死角体験プログラム」は、主に現実的な運転イメージができる大人を対象としており、相互理解の向上とそれぞれの安全な利用の促進を目的とし、サイクルイベントや地域イベントにバスを持ち込むかたちや、バス事業者の車庫イベントなどで行っています。

バス運転士の視点と立場

路線バス運転士は必ず、乗務前の点呼で担当する路線の渋滞や事故、工事

の有無などの状況を伝達され、把握してから運転に入ります。乗務中は車内外の安全はもちろん、様々な状況変化に気を配りながら、バス停での停車と発進を繰り返しつつ進みます。決められた時刻通りの運行を目指しながらも、周囲の交通が円滑に流れるよう心がけています。

また、走行中に乗客が転倒したり車内設備に接触するなどで負傷した場合「車内人身事故」となり、その場で運行を見合わせて一般的な交通事故同様の扱いをしなければならないという重い責任を担っています。そのため、バスに乗った際「発車しますお掴まりください」「バスが完全に停まるまで座ったままでお待ちください」と繰り返し注意を呼びかけているのです。

近年、都市部を中心に高齢者のバス利用が増加傾向にあり、以前は空いていた日中時間帯のバスも、立ち客がいるほど混雑する状況が生まれています。こうしたなか「無事故で車庫へ帰る責任」を胸にハンドルを握っています。

自転車から見たバス・ バスから見た自転車

車道を通行する自転車利用者にバスに対しての印象を尋ねると、「怖い、遅い、邪魔」「幅寄せされた(と感じた)」といったネガティブな声が少なからず返ってきます。一方、危険予知や防衛運転について教育・訓練されているバス運転士にとっても、挙動の読めない自転車の存在は「恐怖」です。

例えば前方に自転車が突然飛び出してきた場合、一般の乗用車は急ブレーキや急ハンドルで危険を回避しますが、バスにとってそれは前述の車内人身事故に直結しますし、乗客を守ろうとすれば衝突してしまう。「あちらを立てればこちらが立たぬ」な状況下で、瞬時の判断と回避操作が求められます。なお結果的に衝突は回避できたが車内人身事故が発生したというケースで、飛び出した自転車は事故当事者の認識のないまま立ち去ってしまうことも少なくありません。

こうしたお互いに疎ましく思う傾向は、運転のストレスや事故のリスクへと繋がっていきます。

相手の立場を理解することから 芽生える共存の意識

「死角体験プログラム」では、運転席に座った参加者に「何枚のミラーが見えま

■2017年の実績

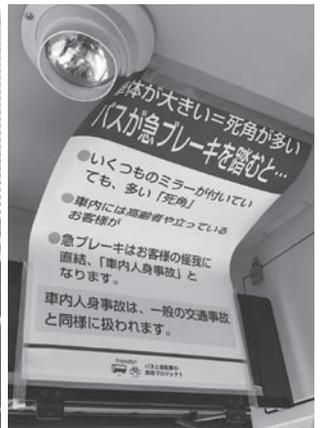
	イベント	場所	主催・協力
2017年3月	江ノ電バスファミリーフェスタ	藤沢市	江ノ島電鉄、江ノ電バス藤沢、江ノ電バス横浜
6月	横浜開港祭 サイクルピクニック	横浜市	横浜開港祭サイクルピクニック実行委員会、 横浜市交通局
10月	ツール・ド・三陸	陸前高田市	ツール・ド・三陸2017事務局、 グッド・チャリズム宣言プロジェクト、JR東日本
12月	スポーツバイクデモin埼玉	戸田市	ワイ・インターナショナル、 グッド・チャリズム宣言プロジェクト、国際興業
12月	東京ワンダーレース	調布市	BCクリエイト、京王電鉄バス、京王バス東



自転車がバスからどの様に見えるのかを体感



バス事業者の自転車事故防止の取り組みなども紹介



バスの乗客が負傷すると「交通事故」に

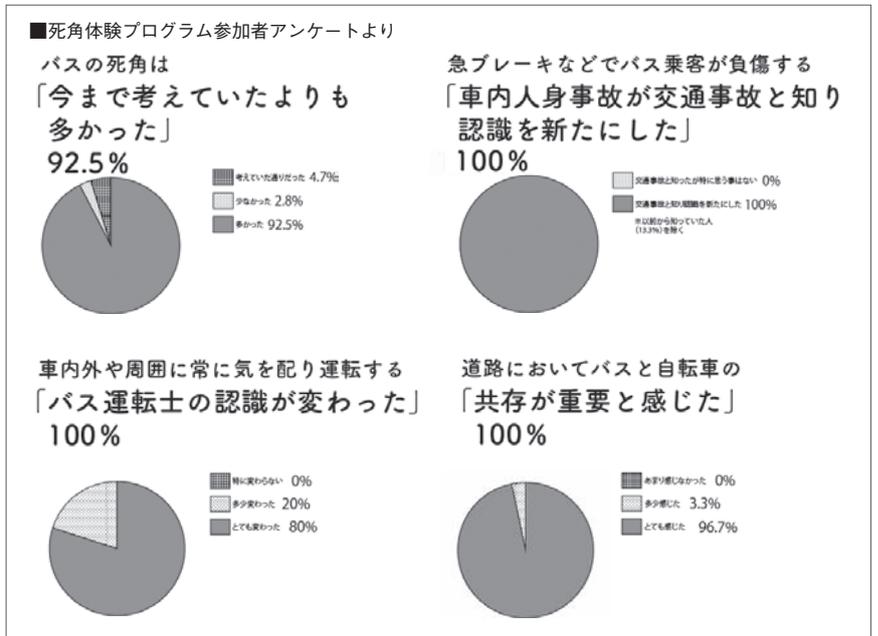
すか?」「満員だと何人が乗車していると思いますか?」などと投げかけ、バス運転士に「なりきって、頂きます。そして死角から現れる歩行者や自転車の実演を行い、具体的な錯綜場面での運転士心理を体験的に学ぶことができます。

体験者アンケートの結果では、大半の方が、バスの死角の多さを含む「運転士からの視点」と、車内人身などのリスクを負う「運転士の立場と責任」について、認識を新たにされています(グラフ参照)。そして自らの自転車運転について振り返り、今後の行動変容のきっかけづくりとなっています。

「バスの死角に入らない」「バスを無理に追い抜かない」についてはそれぞれ8割以上の方が、「ハンドサインで意思を伝える」「バスの左側すり抜けをしない」「バス運転士の車内人身事故リスクを思い出す」については5割以上の方が、今後バスとの共存のために実践できそうなこととして挙げられています。

バスも自転車を知りたい

一方、本プログラムで協働したバス事業者からは「自転車利用者と直接コンタクトし意見交換する貴重な機会になった」「運転士経験のない事務職が現場の実情を知るきっかけになった」「自転車



との事故防止に前向きに取り組む“地域のバス”としてPRできた」などの声を頂いています。

また、高速巡航や長距離走行に適したスポーツバイクから通勤・通学・買い物向けの軽快車(ママチャリ)まで、多種多様な自転車の特性や運転者による傾向の違いなどを理解したいとご相談を頂くケースもあります。

今後の展開について

これまでサイクルイベント、バスイベントでの実施を主としてきましたが、「地域

の交通安全と公共交通利用促進の両立を図る」コンテンツとして全国の自治体などからも実施依頼を頂くようになりました。

また、バス事業者にとって自転車事故の削減は重要課題のひとつです。そのためには運転士ひとりひとりへの意識付けが不可欠です。バス事業者の社員研修向けに自転車との共存を切り口にした「運転士の事故防止教育プログラム」も進めさせて頂いています。

これらの取り組みを通し、さらなるバスと自転車利用者相互の「コミュニケーション促進」とそれぞれの「利用促進」に繋げて行きたいと考えています。 PP